Deutscher Bundestag **Drucksache 16/7444**
16. Wahlperiode 07. 12. 2007

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Volker Beck (Köln), Kai Gehring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/7242 –

Koordinierte Flugbewegungen versus Betriebsgenehmigung am Flughafen Düsseldorf

Vorbemerkung der Fragesteller

Ausweislich einer Antwort des Verkehrsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen auf eine Kleine Anfrage der Landtagsabgeordneten Horst Becker und Oliver Keymis vom 10. September 2007 hat der Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland am Flughafen Düsseldorf für Ankünfte am Gate um 22 Uhr in den Monaten Januar bis Juni 2007 durchschnittlich täglich 8 Flugbewegungen koordiniert. An insgesamt 42 Tagen in diesem Zeitraum wurden um Punkt 22 Uhr sogar 10 bzw. 11 Landungen koordiniert. Entsprechend der Antwort des Landesverkehrsministeriums fällt erst ab einer koordinierten Flugplanzeit von 22.05 Uhr eine Landung planerisch in den Bereich von 22 bis 23 Uhr. Gemäß der Definition des Bundesimmissionsschutzrechtes und des Fluglärmgesetzes beginnt die Nacht dagegen um 22 Uhr.

1. Warum beginnt für den Flughafenkoordinator die Nacht erst um 22.05 Uhr, während gemäß Immissionsschutzrecht und Betriebsgenehmigung die Nacht um 22 Uhr beginnt?

Die Genehmigung weist bei der Anzahl der planbaren Slots immer so genannte Bahnzeiten aus. Bei Ankünften wird jedoch die „Gatezeit“ planmäßig um 5 Minuten später koordiniert. Das heißt, dass eine erst um 22.05 Uhr am Gate geplante Bewegung das Bahnsystem in der 23. Tagesstunde etwa ab 22.00 Uhr genutzt hat.

2. Wie viel Zeit muss aus Sicherheitsgründen wenigstens zwischen der Landung von zwei Flugzeugen am Flughafen Düsseldorf liegen?

Das vorher gelandete Flugzeug muss in der Regel die Landepiste verlassen haben, bevor ein nachfolgendes Flugzeug auf derselben Piste aufsetzt bzw. den Bahnanfang überfliegt. Setzt das nachfolgende Flugzeug auf der Parallelpiste auf, muss für das vorher auf der anderen Piste gelandete Flugzeug lediglich

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 4. Dezember 2007 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

sichergestellt sein, dass ein Durchstartmanöver nicht mehr erforderlich werden kann. Daneben ist zu berücksichtigen, dass der Fluglotse die Radarstaffelung bzw. die Wirbelschleppenstaffelung für den Endanflug anzuwenden hat, sofern er die Staffelungsverpflichtung nicht auf die Piloten übertragen hat. Die Zeit zwischen zwei Landungen ist in der Praxis außerdem abhängig von den tatsächlichen Geschwindigkeiten (gewichts- und wetterabhängig) sowie den jeweiligen Umweltbedingungen (Sicht/Wind/Niederschlag). Rein theoretisch kann die Zeitspanne zwischen zwei landenden Flugzeugen zwischen ca. 40 Sekunden (im optimalen Fall) bis hin zu ca. 90 Sekunden liegen.

3. Warum werden für Ankünfte am Gate um 22 Uhr regelmäßig bis zu 11 Landungen koordiniert und damit nicht der Nacht zugerechnet?

Im Interesse eines flüssigen und möglichst verzögerungsfreien Verkehrsablaufs wird vom Flughafenkoordinator (FHKD) in Abstimmung mit dem Flugsicherungsunternehmen in 10-Minuten-Intervallen koordiniert. Das letzte 10-Minuten-Intervall vor 22.00 Uhr beginnt nach 21.50 Uhr und endet um 22.00 Uhr. Auf der Ankunftstafel des Flughafens wird mit „erwartet“ die Zeit angezeigt, bei der das Luftfahrzeug am Terminal andockt (Gatezeit). Das heißt, dass ein Flugzeug, Pünktlichkeit vorausgesetzt, welches um 22.00 Uhr am Gate erwartet wird, bereits vorher gelandet ist. Eine Zurechnung dieser Landungen zur 23. Tagesstunde wäre falsch, da die Betriebsregelung die Bahnzeiten zugrunde legt.

4. Wie will der Flughafenkoordinator bzw. seine Aufsicht, das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), bei 11 koordinierten Landungen um 22 Uhr und durchschnittlich 25 koordinierten Landungen zwischen 22 und 23 Uhr verhindern, dass es zu einer Missachtung der Nachtflugregelung am Flughafen Düsseldorf kommt?

Der FHKD plant entsprechend der Betriebsgenehmigung die höchstens zulässigen Bewegungen in den vorgegeben Stunden. Maßgebend für die Planung ist lt. Genehmigung der jeweils letzte Stand der Koordination vor dem Flugereignis. Es ist weder Aufgabe des FHKD noch Aufgabe des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dafür Sorge zu tragen, dass die Bewegungen am Ereignistag mit den vorher geplanten Bewegungen übereinstimmen. So ist insbesondere der Luftverkehr, z. B. durch seine Wetterabhängigkeit, mögliche kurzfristig auftretende Luftraumprobleme, Safety-Probleme am Startort, generelle Abfertigungsprobleme, technische Probleme am Luftfahrzeug, eine Verkehrsart, bei der im Laufe eines Ereignistages zum Teil erhebliche Verspätungen auftreten können. Gerade diesen Umständen trägt die Regelung zu Nachtflugbeschränkungen am Flughafen Düsseldorf Rechnung, indem sie verspätete Landungen ohne weitere Angabe von Gründen, differenziert nach Airlines mit Wartungsschwerpunkten am Flughafen Düsseldorf und anderen Airlines, bis 00.00 Uhr bzw. bis 23.30 Uhr zulässt. Die Betriebsgenehmigung vom 9. November 2005 sieht hinsichtlich verspäteter Landungen keine gesonderten Regelungen, z. B. Landeverbote für verspätete Luftfahrzeuge, mit Auswirkung auf FHKD oder BMVBS vor.

5. Wie stellt der Flughafenkoordinator bzw. seine Aufsicht, das BMVBS sicher, dass nicht schon durch die Koordinierung die gültigen Stundeneckwerte am Düsseldorfer Flughafen unterlaufen werden, insbesondere der derzeit gültige Wert von 25 koordinierten Landungen 22 bis 23 Uhr bzw. der im Winterflugplan 2007/2008 gültige Wert von 15 koordinierten Landungen 22 bis 23 Uhr?

Die Betriebsgenehmigung stellt allein auf die durch den FHKD planbaren Landungen ab. Diese Planung wird eingehalten. Das OVG Münster hat in seinem

Urteil vom 26. Juni 2006 ausgeführt, dass die Genehmigung in den Vorgaben für Kurzzeiträume mit der Slotvergabe verknüpft ist und nicht unmittelbar mit den tatsächlich zulässigen Flugbewegungen. Dies erlaube auch eine gewisse Flexibilität. Der unternommene Versuch von Klägern, eine Missachtung der Auflagen zur Betriebsgenehmigung und/oder deren Untauglichkeit durch die Ermittlung der tatsächlich stattgefundenen Flugbewegungen unter minutiöser Betrachtung der Zeiteinheiten zu belegen, sei daher unergiebig.

Nach den international abgestimmten Verfahren der International Air Transport Association, den so genannten IATA-Guidelines, gelten Flüge mit Verfrühungen von 15 Minuten, bzw. mit Verspätungen von 15 Minuten, als pünktlich. Der FHKD betrachtet demnach im Rahmen des Monitorings nur Flüge, die Verspätungen von mehr als 15 Minuten ausweisen. Der FHKD prüft im Rahmen seiner Aufgaben, ob Airlines vorsätzlich die ihnen zugewiesene Zeitnische missachten oder ohne Slot fliegen. Bei verspäteten Flügen werden nur die Fälle aufgegriffen, die regelmäßig von den zugewiesenen Zeitnischen abweichen. Den Airlines wird die Gelegenheit eingeräumt das Fehlverhalten abzustellen. Im Vorfeld der Einleitung von Bußgeldverfahren nach der Flughafenkoordinierungsverordnung (FHKV) wird das BMVBS schriftlich vom FHKD unterrichtet. Das Slot Performance Monitoring Committee (SPMC) unterstützt den FHKD beim Slot-Monitoring.

6. Ist das BMVBS der Auffassung, dass die Stundeneckwerte am Düsseldorfer Flughafen verbindlich und damit einzuhalten sind?

Ja

7. Wenn das BMVBS der Auffassung ist, dass die Stundeneckwerte am Düsseldorfer Flughafen verbindlich und damit einzuhalten sind, warum wird die Einhaltung dann nicht kontrolliert?

Die Stundenwerte sind planerisch verbindlich und werden eingehalten (zur Kontrolle siehe Antwort zu Frage 5).

8. Teilt das BMVBS die offensichtliche Einschätzung des Ministers für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Oliver Wittke, dass es sich bei den Stundeneckwerten um unverbindliche Richtwerte handelt?

Um abschätzen zu können, ob Minister Oliver Wittke die von ihm erlassene Betriebsgenehmigung hinsichtlich der Verbindlichkeit angezweifelt hat, müsste die Einschätzung mit dem gesamten Wortlaut vorliegen und entsprechend autorisiert sein.

9. Was will das BMVBS in Zukunft dafür tun, dass diese Eckwerte eingehalten werden?

Es besteht keine Veranlassung, die dem FHKD in der EU-Verordnung 95/93 und der FHKV vorgegebenen Verfahren und Eingriffsmöglichkeiten zu ändern.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333